

## PROGRAMA DE ACTUACIONES, INVERSIONES Y FINANCIACIÓN (P.A.I.F.) DEL PRESUPUESTO DE AUCORSA PARA 2025

### ANTECEDENTES

En el PAIF de 2024 se recogieron dos proyectos que se van a iniciar en 2024 pero que no se van a ejecutar hasta 2025 y que ahora se han visto modificados en su cuantía al disponer de nuevas fuentes de financiación.

El primero de ellos es la inversión que corresponden a la licitación para el suministro, implantación de un sistema de ayuda a la explotación e información al viajero y de un nuevo sistema de ticketing (billetaje). Estos sistemas, que forman parte esencial de la operativa cotidiana de la empresa y tiene una relación directa con el servicio a los viajeros se renuevan tras bastantes años de servicio, normalmente más de diez; en nuestra empresa el sistema que va a sustituirse se implantó en el año 2013.

Pero la principal, reiterada, redundante y persistente necesidad de todas las empresas de transporte urbano es la renovación periódica de sus flotas, con objeto de ofrecer a los usuarios vehículos de calidad con unas edades razonables.

Entre otros factores, el elevado coste de los autobuses, combinado con las restricciones de ingresos económicos que implican unas tarifas orientadas socialmente ocasiona la incapacidad de las empresas de transporte para poder asumir por sí mismas la financiación de nuevos vehículos. Dependiendo por tanto de aportaciones municipales.

En estas mismas circunstancias debemos plantear las renovaciones de la flota en nuestra empresa.

#### Renovación flota autobuses

Simplificando el análisis de la flota, de un total de 121 autobuses, continúan prestando servicio 49 autobuses con una edad media conjunta de más de 18 años y en consecuencia un elevado número de kilómetros de servicio. Es obligada su renovación en la medida en la que las posibilidades económicas nos lo permitan.

En el PAIF aprobado del año 2024 se ha comprometido la financiación para flota por importe de TRES MILLONES de euros. Y en el PAIF previsto para el año 2025 se prevé añadir similar cuantía, proponiéndose destinar 5.850.000 € a la adquisición conjunta de los autobuses del año 2024 y 2025.

Desde cualquier punto de vista (económico, técnico, administrativo) es conveniente agrupar ambas inversiones para la adquisición de un máximo de un grupo de autobuses en la misma licitación.



Se propone afrontar esa renovación manteniendo la continuidad de las últimas adquisiciones y por ello la presente propuesta se plantea así referida a autobuses de doce metros impulsados por gas natural comprimido GNC acompañados de la tecnología de hibridación ligera (Mild Hybrid) que no incorpora la necesidad de conexión a la red eléctrica.

Respecto de la estimación del coste por autobús tenemos la referencia de la última adjudicación de este mismo tipo de autobús. En concreto la licitación de cinco autobuses similares del año 2022 se publicó en base a 360.000€ y la adjudicación correspondió a los Iveco UrbanWay GNC Hybrid por un precio unitario para cada autobús de 339.000 € (IVA excluido).

Existen varios factores que han de considerarse a efectos de actualizar el precio de licitación:

- El incremento de los precios por el transcurso de estos dos años.
- El incremento en los motores térmicos.
- La incorporación del sobrecoste correspondiente a las ayudas a la conducción (ADAS).

Se ha considerado razonable fijar en 390.000 € (IVA excluido). Aplicado el cálculo de las unidades, partiendo del presupuesto de 5.850.000€ tres millones de euros podrían adquirirse 15 unidades a 390.000 € (IVA excluido). El leve incremento respecto de lo planteado en principio para el año 2024 podría emplearse en incorporar alguna mejora en los vehículos.

En definitiva, se propone una licitación para 15 autobuses de 12 metros impulsados por gas natural comprimido GNC con hibridación eléctrica ligera basada en baterías o supercondensadores sin necesidad de conexión a la red eléctrica.

Aunque puede decidirse a posteriori, en el momento de incorporación de los autobuses y adecuarlo a los planteamientos de la oferta prevista de la empresa, se propone que las incorporaciones de estos quince autobuses conlleven la baja de once autobuses seleccionados entre los más antiguos.

De tal modo que el resultado final en el año 2025 sería disponer de 125 autobuses operativos, 4 más que los actuales. Como referencia, la media de los últimos doce años han sido 117 autobuses, por lo que el número de autobuses sería óptimo.

Una vez incorporados, la edad media quedaría por debajo de los diez años (9,80) y el número de autobuses con calificación de emisiones Euro VI sería el 70%.

### **Construcción de una nueva línea de repostaje**

El aumento en el número de autobuses que usan el gas como combustible hará obligada la construcción de una nueva línea de repostaje en el parking, similar a las operativas.

Previsiblemente se instalará en el espacio de los aparcamientos situados en el lado derecho según se mira a la estación de compresión (lado oeste).

Con un máximo de 32 puntos de recarga podrá atender a las incorporaciones de autobuses previstas de modo holgado, e incluso podría abarcar incorporaciones futuras. El planteamiento es construir la tubería rígida de la línea completa pero solamente añadir las tuberías flexibles y las válvulas de carga en el número preciso de los autobuses a incorporar.

El coste previsto es algo impreciso sin contar con un proyecto más desagregado, pues dependerá en gran medida de si es preciso realizar algo de obra civil en el muro para aumentar su altura (razones de seguridad).

No obstante, por las consultas realizadas no debería sobrepasar los 140.000 €.

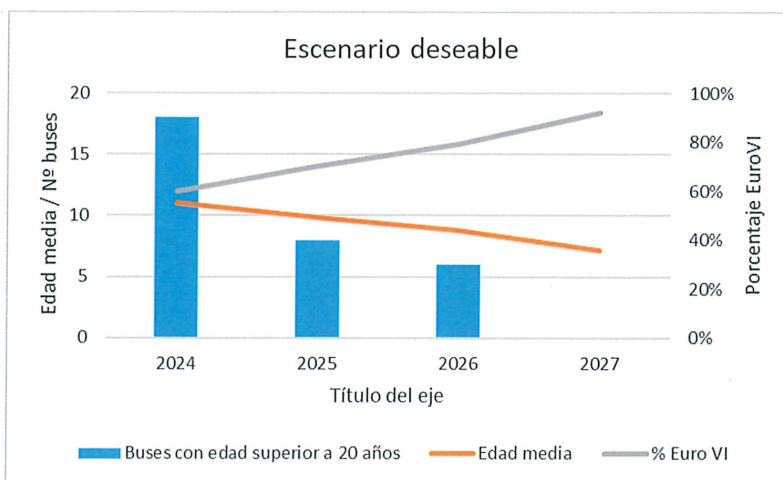
### Escenario para los años 2026 y 2027

Como hemos comentado antes, a mediados del año 2025, una vez incorporados de pleno los quince nuevos autobuses y dados de baja once de lo más antiguos la edad media mejoraría de los 11,06 años de final del presente año a 9,80 a final del 2025.

A partir del ahí, sería deseable continuar con el impulso de las renovaciones con el objetivo razonable de que en el año 2027 no formara parte de la flota ningún autobús con más de veinte años. Es un objetivo razonable que recupera las inversiones atrasadas y -además de bajar la edad media conjunta- disminuye el desequilibrio de las calidades percibidas por los usuarios. Con ese objetivo cumplido solamente quedarían diez autobuses con dieciocho años y tecnología Euro IV; el resto serían doce o menos, y todos de normativa Euro VI, el 92% de los autobuses (que serían además los de mayor uso).

Esto puede verse resumido en el siguiente cuadro y gráfico:

Escenario deseable				
	2024	2025	2026	2027
Nº Autobuses	120	125	125	125
Incorporaciones	0	15	12	16
Bajas	1	10	12	16
Buses con edad superior a 20 años	18	8	6	0
Edad media	11,06	9,80	8,75	7,14
% Euro VI	60%	70%	79%	92%





## PROPUESTA DE P.A.I.F. 2025 DE AUCORSA

El PA.I.F. que se elaboró para 2024 una vez conocida la disponibilidad de fondos por importe de 6 Millones de euros procedentes del ayuntamiento fue el siguiente:

### PAIF 2024 APROBADO

DENOMINACION	Inicio	Final	IMPORTE SIN IVA	FINANCIACIÓN PROPIOS	FONDOS AYUNTAMIENTO DE CORDOBA
Adquisición de ocho autobuses 12 metros de GNC híbridos	2024	2025	3.000.000,00€	630.000,00 € (IVA)	3.000.000,00€ (Ampliación capital/Transferencia de capital)
Suministro, instalación e implantación de un sistema de ayuda a la explotación e información al viajero y de un sistema de ticketing y monética	2024	2025	3.131.320,00€	788.897,20€	3.000.000,00€ (Transferencia de capital)
			6.131.320,00€	1.418.897,20€	6.000.000,00€

Las inversiones anteriores siguen en marcha, pero al disponer de una nueva partida del Ayuntamiento para la adquisición de flota se ha decidido unir ambas para licitar conjuntamente una mayor cantidad de autobuses, necesarios para reducir la antigüedad media de la flota así como continuar con la licitación para la implantación del ticketing. En cuanto al proyecto de ticketing, en fase de licitación en la elaboración del PAIF 2024, se ha adjudicado provisionalmente en el Consejo de administración del 6 de septiembre de 2024 por un total de 2.900.820,73€ en vez de los 3.131.320,00€ previstos en el PCAP.



## PROPUESTA DE PAIF 2025

DENOMINACION	Inicio	Final	IMPORTE SIN IVA	IVA	FINANCIACIÓN FONDOS PROPIOS	FINANCIACIÓN AYUNTAMIENTO DE CORDOBA
Adquisición de quince autobuses 12 metros de GNC híbridos	2024	2025	5.850.000,00€	1.228.500,00€	1.078.500€	3.000.000,00€ (Ampliación de capital 2024)  3.000.000,00€ (transferencia de capital 2025)
Construcción de una nueva línea de repostaje	2025	2025	140.000,00€	29.400,00€	169.400,00€	-
Suministro, instalación e implantación de un sistema de ayuda a la explotación e información al viajero y de un sistema de ticketing y monética	2024	2025	2.900.820,73€	609.172,35€	609.172,35€	2.900.820,73€ (Transferencia de capital 2024)
			8.890.820,73€	1.867.072,35€	1.857.072,35€	8.900.820,73€

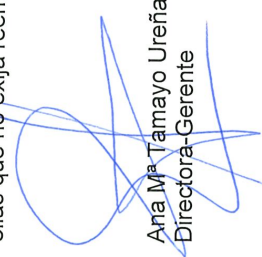


Adicionalmente a las inversiones ya previstas y para las que se han determinado las vías de financiación, la renovación de la flota sigue siendo necesaria para poder reducir la edad media y dar de baja los vehículos más antiguos y los más contaminantes, por lo que se debería seguir acometiendo inversión en este sentido en los dos siguientes ejercicios como mínimo en los términos que se reflejan a continuación para llegar a finales de 2027 con toda la flota con una antigüedad inferior a los 20 años:

## PROPUESTA INVERSIONES 2026/2027

DENOMINACION	Inicio	Final	IMPORTE SIN IVA	IVA	FINANCIACIÓN FONDOS PROPIOS	FINANCIACIÓN EXTERNA
Adquisición de 14 autobuses 12 metros de GNC híbridos	2026	2026	5.460.000,00€	1.146.600,00€	1.146.600,00€	5.460.000,00€
Adquisición de 14 autobuses 12 metros de GNC híbridos	2027	2027	5.460.000,00€	1.146.600,00€	1.146.600,00€	5.460.000,00€

La configuración de las fuentes de ingresos de AUCORSA, provenientes exclusivamente de los usuarios del transporte (y además bonificados al 50% desde el mes de septiembre de 2022), hace inviable que pueda autofinanciar sus propias inversiones por lo que, aunque las necesidades se conocen con antelación, no es posible acometerlas si no se dispone de financiación externa para ellas que no exija reembolso de las mismas.

  
**Ana Mª Tamayo Ureña**  
 Directora-Gerente

  
**Eugenio Romero Lara**  
 Responsable Área Mantenimiento

  
**Isabel Sánchez Guerrero**  
 Responsable Área Administración



# DOCUMENTO ELECTRÓNICO

## CÓDIGO DE VERIFICACIÓN DEL DOCUMENTO ELECTRÓNICO

a18756ab7137ec42a0e63d863613e1db6b7baaa6

Dirección de verificación del documento: <https://sede.cordoba.es>

Hash del documento: f43ca85aed3a1bb08a15abb4d07a0ed2817d7bd558507898247f054cc993664e2f2e621ed2350ead36436ba3a9634d84d0d27cc07664058a2f1406ce05d12b7b

## METADATOS ENI DEL DOCUMENTO:

Version NTI: <http://administracionelectronica.gob.es/ENI/XSD/v1.0/documento-e>

Identificador: ES\_LA0016541\_2024\_00000000000000000000022170998

Órgano: L01140214

Fecha de captura: 02/10/2024 12:26:56

Origen: Ciudadano

Estado elaboración: Original

Formato: PDF

Tipo Documental: Otros

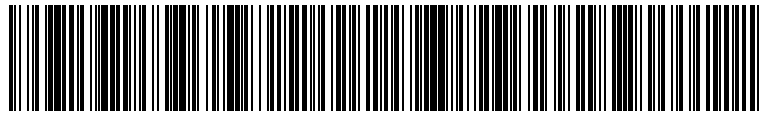
Tipo Firma: XAdES internally detached signature

Valor CSV: a18756ab7137ec42a0e63d863613e1db6b7baaa6

Regulación CSV: Decreto 3628/2017 de 20-12-2017



Código QR para validación en sede



Código EAN-128 para validación en sede

Ordenanza reguladora del uso de medios electrónicos en el ámbito de la Diputación Provincial de Málaga:  
[https://sede.malaga.es/normativa/ordenanza\\_reguladora\\_uso\\_medios\\_electronicos.pdf](https://sede.malaga.es/normativa/ordenanza_reguladora_uso_medios_electronicos.pdf)

Política de firma electrónica y de certificados de la Diputación Provincial de Málaga y del marco preferencial para el sector público provincial (texto consolidado):  
[https://sede.malaga.es/normativa/politica\\_de\\_firma\\_1.0.pdf](https://sede.malaga.es/normativa/politica_de_firma_1.0.pdf)

Procedimiento de creación y utilización del sello electrónico de órgano de la Hacienda Electrónica Provincial:  
[https://sede.malaga.es/normativa/procedimiento\\_creacion\\_utilizacion\\_sello\\_electronico.pdf](https://sede.malaga.es/normativa/procedimiento_creacion_utilizacion_sello_electronico.pdf)

Acuerdo de adhesión de la Excm. Diputación Provincial de Málaga al convenio de colaboración entre la Administración General del Estado (MINHAP) y la Comunidad Autónoma de Andalucía para la prestación mutua de soluciones básicas de Administración Electrónica de fecha 11 de mayo de 2016:  
[https://sede.malaga.es/normativa/ae\\_convenio\\_j\\_andalucia\\_MINHAP\\_soluciones\\_basicas.pdf](https://sede.malaga.es/normativa/ae_convenio_j_andalucia_MINHAP_soluciones_basicas.pdf)

Aplicación del sistema de Código Seguro de Verificación (CSV) en el ámbito de la Diputación Provincial de Málaga:  
[https://sede.malaga.es/normativa/decreto\\_CSV.pdf](https://sede.malaga.es/normativa/decreto_CSV.pdf)